

PAMATPRASĪBAS

I Pamatprasību apraksts¹

Ievads

1. Kā skaidrots Atzinuma tekstā, saskaņā ar Pamatregulu viens no Aģentūras uzdevumiem ir sniegt Komisijai vajadzīgo tehnisko atbalstu, kā arī gatavot un pieņemt atzinumus, ar kuriem Komisija pamato savus likumdošanas priekšlikumus civilās aviācijas drošības jomā. Tas nozīmē, ka likumdevējs konkretizē drošības mērķus. Šie drošības mērķi tiek definēti pamatprasībās.
2. Aģentūra vēlas uzsvērt, ka iedzīvotāju drošības aizsardzība, piemērojot pamatprasības, ko apstiprina augstākā līmeņa politiskās institūcijas, ir sen iedibināts ražojumu drošības reglamentēšanas princips. Eiropas likumdevējs turas pie šādas filozofijas arī saistībā ar visiem drošībai kritiski svarīgiem aviācijas jomas pakalpojumiem, ko līdz šim ir aptvērusi EASA sistēma. Šāda „jauna nostāja” ir īstenota arī, izveidojot Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) sistēmu, ciktāl tā aptver Eiropas ATM tīkla savietojamības tiesisko regulējumu. Ieinteresētās puses nesēn ir apstiprinājušas tādu pašu nostāju arī saistībā ar lidlauku ekspluatācijas drošības tiesisko regulējumu.
3. Turpmākajos punktos ir aprakstīts pamatprasību izstrādes konteksts un pamatojums. Dokumenta mērķis ir skaidrot šādus galvenos jautājumus:
 - kas ir pamatprasības;
 - pamatprasību izstrādē izmantotais apdraudējumu mazināšanas process;
 - kā pamatprasības palīdz nodrošināt atbilstību ICAO standartiem un paraugpraksi, kā arī SES regulām un ESARRs;
 - kā pamatprasības ļauj iekļaut spēkā esošo drošības tiesisko regulējumu EASA sistēmā.
4. Kā norāda to nosaukums, pamatprasības ir nosacījumi, kas jāievēro attiecībā uz pakalpojumiem, ražojumiem, personām un organizācijām, lai novērstu ar to ekspluatāciju vai darbību saistītu pārmērīgu ietekmi uz sabiedrību. Tādēļ ar pamatprasībām nosaka līdzekļus, ar kuriem jānovērš vai līdz pieņemamam līmenim jāsamazina ar konkrētām darbībām saistīti riski, kad tie ir pamatoti paredzami. Nolūkā sasniegt šo mērķi, Aģentūra ir apzinājusi un analizējusi apdraudējumus un ar tiem saistītos riskus, lai noteiktu prasības, kas ir būtiskas nepieņemamu risku mazināšanai. Šajā kontekstā jāsaprot, ka sertifikācijas procesi nav risku mazināšanas pasākumi; tās ir pārbaudes, lai pārlicinātos par risku mazināšanas pasākumu īstenošanu. Turklāt risku mazināšanas pasākumu sakarā ir jāuzsver, ka tiem jābūt samērīgiem ar drošības mērķi. Tas nozīmē, ka tie nedrīkst pārsniegt to mērķi, kas jāsasniedz, lai panāktu gaidāmo drošības ieguvumu, neradot pārmērīgus ierobežojumus, kuri neattaisno šo mērķi. Lai apstiprinātu šādas „no augšas uz leju” vērsta metodes rezultātus, Aģentūra ir veikusi „no lejas uz augšu” vērstu pārbaudi, lai izpētītu, kādēļ ir noteiktas konkrētas pamatprasības, kādus riskus šīs prasības mazina un vai izmantotie līdzekļi ir samērīgi ar drošības mērķi.
5. Šajā kontekstā Aģentūra ir novērtējusi ar gaisa kuģu mijiedarbību saistītos drošības apdraudējumus uz zemes un visos lidojumu posmos. Pamatprasībās iekļautie

¹ Tikai informācijai.

apdraudējumu mazināšanas kritēriji gadījumos, kad saistītais risks izrādījās nepieņemams, nodrošina atbilstību attiecīgo ICAO pielikumu un SES tiesību aktu prasībām, kā arī EUROCONTROL ESARRs, ciktāl tās ir saistītas ar drošības un vispārējās savietojamības prasībām. Rezultātā tapušās pamatprasības ir strukturētas loģiskās iedaļās ar mērķi, ciktāl tas praktiski iespējams, nodrošināt arī saskaņu ar pārējo piecu Pamatregulā iekļauto citu aviācijas drošības jomu pamatprasību struktūru un saturu. Šī saskaņa ir daļa no integrētās sistēmas nostājas, kuras mērķis ir nodrošināt, lai visās aviācijas drošības jomās būtu sīki izstrādāti drošības noteikumi, kas tapuši, ievērojot līdzīgus principus, un kas aptver visus paredzētos drošības mērķus bez robežiem, kuri varētu negatīvi iespaidot drošības līmeni. Šo pamatprasību iedaļas ir šādas:

- Gaisa telpas izmantošana
 - Pakalpojumi
 - Sistēmas un komponenti
 - Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācija
 - Pakalpojumu sniedzēji un mācību organizācijas
6. Kā skaidrots *NPA 2007-16*, pamatprasību projekts ir izstrādāts, lai atļautu alternatīvus īstenošanas līdzekļus, kas varētu mainīties atkarībā no reglamentējamā pakalpojuma, ražojuma, personas vai organizācijas. Pamatprasības rada tiesisko pamatu, ko vajag, lai varētu izstrādāt turpmākus īstenošanas noteikumus vai nodrošināt tiešu īstenošanu. Līdz ar to būtu iespējams izstrādāt īstenošanas noteikumus, pamatojoties uz materiāliem, kas jau ir izstrādāti ICAO, SES un EUROCONTROL kontekstā, vai ieviest citas tiesiskā regulējuma formas atkarībā no atbildēm, kas sniegtas uz šajā dokumentā uzdotajiem jautājumiem.

Ar gaisa telpas izmantošanu saistīto risku mazināšana

7. Lai gaisa satiksme konkrētā gaisa telpā būtu droša, vispirms ir jānodrošina, lai šajā gaisa telpā būtu spēkā darbības noteikumi un procedūras un lai visi gaisa kuģi tos ievērotu. Piemēram, gaisa kuģa ekspluatācija kontrolētā lidojumā bez atbilstošām gaisa satiksmes atļaujām var negatīvi ietekmēt drošu distancēšanos no citiem kontrolētiem lidojumiem un sliktākajā gadījumā izraisīt gaisa kuģu sadursmi. ICAO kontekstā daudzi šādi darbības noteikumi un procedūras ir iekļauti 2. pielikumā, kas aptver lidojumu noteikumus, kā arī citos pielikumos un dažos citos ICAO dokumentos, piemēram *PANS ATM* (4444. dokuments) un *PANS Gaisa pārvadājumi* (8168. dokuments). Pamatprasību 1.a punkta mērķis ir noteikt, ka gaisa telpas izmantotāju pienākums ir ievērot kopīgus noteikumus un procedūras, kas ir kritiski svarīgi drošībai un saistīti ar drošu gaisa kuģu mijiedarbību. Šis princips, ciktāl tas attiecas uz gaisa telpas izmantotāju *ATM/ANS* drošības tiesisko regulējumu, pilnīgi saskan ar ICAO 6. pielikumu. Lai gan ne SES noteikumos, ne ESARRs nav iekļauti konkrēti noteikumi par gaisa pārvadājumiem, gaisa pārvadājumu prasības ir iekļautas *EU-OPS*. Ar šo punktu tiek izveidots šādu sīki izstrādātu īstenošanas noteikumu pamats. Jāuzsver arī, ka šā drošības mērķa nolūks nekādā ziņā nav radīt jaunus vai nevajadzīgus noteikumus, kas būtu jāievēro nekontrolējamā gaisa telpā (G klase). Turklāt, lai kļiedētu dažu ieinteresēto pušu apspriedēs paustās bažas, šādiem drošības noteikumiem ir jāattiecas uz visu kustību zonu neatkarīgi no tā, kas vada un/vai pārvalda tās satiksmi. Visbeidzot, šajā ER ar nolūku nav iekļauti pilotu kompetences un profesionālās sagatavošanas jautājumi, ieskaitot tos, kas attiecas uz gaisa telpas izmantošanu, jo šos jautājumus jau aptver Pamatregula.
8. Turklāt lidojumiem nevajadzētu notikt, ja gaisa kuģī nav vajadzīgo ierīču (iekārtu) pienācīgā darba kārtībā, protams, ieskaitot *ATM/ANS* vajadzīgās ierīces. Šādu ierīču trūkuma, nepareizas lietošanas vai nepareizas darbības rezultātā varētu gadīties, ka pilotam zināmos meteoroloģiskos apstākļos trūkst orientieru vai ka gaisa satiksmes

vadības dienests nevar saņemt informāciju par gaisa kuģa identitāti un pozīciju. Tas varētu novest pie orientācijas zuduma, vadības zuduma, gaisa kuģa vai dažu tā iekārtu bojājumiem vai pat pie sadursmes ar citu gaisa kuģi vai zemi. Turklāt gaisa satiksmes apjoma pieaugums un jaudas ierobežojumu parādīšanās rada vajadzību pēc jaunām darbības koncepcijām, kas pārsvarā nosaka, ka gaisa kuģi ir jābūt jaunām ATM/ANS iekārtām. Pamatprasību 1.b punkts ir izstrādāts, lai noteiktu, ka konkrētā gaisa telpā gaisa kuģi ir jābūt atbilstošām ar drošību saistītām iekārtām darba kārtībā. Ar ATM/ANS saistīto borta iekārtu tehniskās specifikācijas ir iekļautas galvenokārt ICAO 6. un 10. pielikumā, bet prasības, kas nosaka, ka tām obligāti jāatrodas gaisa kuģī, ir daļa no ICAO Reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem. Lai gan ne SES noteikumos, ne ESARRs nav iekļauti vispārēji gaisa pārvadājumu noteikumi, gaisa pārvadājumu prasības ir iekļautas EU-OPS. Tomēr ir iespējams pieņemt konkrētus savietojamības Regulas (EK) Nr. 552/2004 īstenošanas noteikumus, iekļaujot prasības par gaisa kuģu ATM ekipējumu. Šī ER ļaus turpināt šo praksi. ER projekta teksts ir nedaudz grozīts, lai skaidri norādītu, ka gaisa kuģi jābūt tieši tām ierīcēm, kas ir būtiskas konkrētā gaisa telpā.

Ar ATM/ANS pakalpojumiem saistīto risku mazināšana

Aeronautikas informācijas pakalpojumi

9. ATM pakalpojumi ir atkarīgi no aeronautikas informācijas nodrošinājuma kvalitātes un laicīguma. Lidojuma apkalpei sniegta nepareiza informācija varētu nopietni apdraudēt lidojuma drošību. Nav noslēpums, ka pagātnē ir notikuši atgadījumi, kuru galvenais cēlonis ir bijuši, piemēram, kļūdaini valsts AIP avota dati. Tradicionāli visa lidojuma apkalpei pieejamā aeronautikas dokumentācija un informācija ir bijusi papīra formātā. Pašlaik lielākā daļa šīs informācijas ir pieejama elektroniskā formātā. Kvalitatīvas aeronautikas informācijas loma ievērojami pieaug līdz ar jaunu metožu un tehnoloģiju ieviešanu. Šeit var minēt, piemēram, datorizētas gaisa kuģu navigācijas sistēmas un informācijas apmaiņu, izmantojot mūsdienīgas datu posmu sistēmas. Tādēļ ir skaidrs, ka informācijas kvalitāti nevar garantēt, vienlaikus nenodrošinot arī šīs informācijas avota datu kvalitāti. Tādēļ ir izstrādāts 2.a.1 punkts. Šī prasība saskan ar ICAO 15. pielikumu, bet ir plašāka, jo tās mērķis ir aptvert arī vajadzības, kas rodas līdz ar straujo datu tehnoloģiju un jaunu koncepciju, piemēram, aeronautikas informācijas pārvaldības (AIM) attīstību. SES kontekstā Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 IV pielikuma 1. punktā ir noteiktas īpašas avota datu kvalitātes prasības. Šī ER aptver šo jautājumu. Arī šajā kontekstā Aģentūras uzdevumi ir tikai tie, kas saistīti ar drošību.
10. Kā skaidrots iepriekš, aeronautikas informācijas pamatā ir jābūt atbilstošiem avota datiem, un tā regulāri jāatjaunina. Tomēr ar to vien nepietiek. Informācijas kvalitāte ir jāuztur visos tās sniegšanas posmos. Tas nozīmē, ka aeronautikas informācija ir pienācīgi jā sagatavo un jāsniedz ikvienai lidojuma apkalpei saprotamā formātā, nodrošinot iespēju saņemt visas vajadzīgās ziņas. Ja dati ir lietotājam nesaprotami, tie nespēj sniegt vajadzīgo informāciju. Līdz ar to varētu rasties tādi paši riski kā situācijā, ja datu nebūtu vispār, vai - vēl sliktāk - šādus datus var pārprast, un tie varētu radīt nedrošu situāciju. Šie 2.a.2 punktā noteiktie principi arī saskan ar ICAO 15. pielikumu, bet ir paplašināti, lai aptvertu visas mūsdienīgās datu tehnoloģijas, ko izmanto aeronautikas informācijas pārvaldībā. SES kontekstā Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 IV pielikumā ir noteiktas īpašas aeronautikas informācijas pakalpojumu sniegšanas prasības. Šis punkts ļaus iekļaut šīs regulas drošības aspektus EASA sistēmā.
11. Papildinot iepriekš aprakstīto aeronautikas informācijas sistēmu, ir būtiski noteikt arī šīs informācijas ātras paziņošanas veidus un līdzekļus, nemainot tās saturu. No iepriekš teiktā ir skaidrs, kādus apdraudējumus var radīt kļūdaini vai novēloti saņemti dati. Pamatprasību 2.a.3 punkta mērķis ir nodrošināt ātru un nesabojājamu datu pārraidi, un tas saskan ar ICAO 15. pielikumu, kas šajā jomā, šķiet, tomēr paredz galvenokārt tikai

tradicionālos lietojumus. SES kontekstā Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 IV pielikumā ir noteiktas īpašas aeronautikas informācijas pakalpojumu sniegšanas prasības, bet tās pilnīgi neaptver šīs ER mērķi, piemēram, runājot par elektronisku datu nodrošinājumu gaisa kuģu avionikai. Šim jautājumam ir pievērsusies Aviācijas drošības komiteja, kas ir pieņēmusi EU-OPS grozījumus, pievienojot jaunu 1.873 punktu; grozījumus drīzumā publicēs, un tie stāsies spēkā 2008. gada vasarā. Šī ER saskan ar šo noteikumu. ER projekta teksts ir grozīts, lielākas skaidrības labad aizstājot „nesabojājamus” ar „pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus”.

Meteoroloģiskie pakalpojumi

12. Gaisa kuģa drošību ikvienā lidojuma posmā ievērojami var ietekmēt nelabvēlīgi meteoroloģiski apstākļi. Ja lidojumā rodas nelabvēlīgi meteoroloģiski apstākļi, gaisa kuģis varētu kļūt nevadāms, gūt neglābjamus bojājumus, turklāt varētu notikt vadāma lidojuma sadursme ar zemes reljefu - jebkurā no šiem gadījumiem sekas varētu būt gaisa kuģa bojāeja. Lai novērstu šādas situācijas, plānojot lidojumu un tā laikā pilota rīcībā ir jābūt visai paredzamajai meteoroloģiskajai informācijai, piemēram, informācijai par piezemes vēju un vēju augstākajos atmosfēras slāņos, redzamību, pašreizējiem un prognozējamajiem laika apstākļiem, mākoņu veidiem un to augstumu un atmosfēras spiedienu paredzētajā maršrutā, kā arī izlidošanas un galamērķa lidlaukā. Kā jau teikts iepriekš saistībā ar aeronautikas informāciju, meteoroloģiskās informācijas kvalitāti nevar garantēt, vienlaikus nenodrošinot arī šīs informācijas avota datu kvalitāti. Lai gan ICAO 3. pielikuma I daļā ir iekļauta informācija par risku mazināšanas līdzekļiem, lai nodrošinātu aeronautikas meteoroloģiskās informācijas avota datu kvalitāti, tajā nav paredzēti vajadzīgie reglamentējošie īstenošanas līdzekļi. SES kontekstā Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 III pielikumā ir noteiktas īpašas aeronautikas meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanas prasības, ieskaitot avota datu kvalitāti. Šī ER ļauj pārnest drošības aspektus uz EASA sistēmu. Ar pamatprasību 2.b.1 punktu ir radīts šim nolūkam vajadzīgais tiesiskais pamats.
13. Arī aeronautikas meteoroloģiskās informācijas kvalitāte ir jānodrošina visos tās sniegšanas posmos, tātad tā pienācīgi jāsaprot, ieskaitot prognozes, un jāsniedz pilotiem saprotamā formātā, nodrošinot iespēju saņemt visas vajadzīgās ziņas. Pārprotot meteoroloģiskos datus, varētu rasties tieši tādi paši vai vēl lielāki drošības riski nekā situācijā, ja datu nebūtu vispār, jo piloti pārprastas informācijas dēļ varētu pieņemt bīstamus lēmumus. Īpaši svarīgs ir arī laicīgs meteoroloģiskās informācijas nodrošinājums. Ja SIGMET ziņojums (lai brīdinātu aviatorus par svarīgām bīstamām meteoroloģiskām parādībām) tiek izziņots novēloti un gaisa kuģis bez meteoroloģiska borta radara lido spēcīgā pērkona negaisā, var notikt atgadījumi ar smagām sekām. Pamatprasību 2.b.2 punkts paredz īpašas aeronautikas meteoroloģiskās informācijas kvalitātes, laicīguma un formāta prasības, un tā pamatā ir ICAO 3. pielikuma I un II daļa. Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 III pielikumā ir noteiktas īpašas meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanas prasības. Tāpat kā iepriekšējā, arī šī ER ļauj pārnest drošības aspektus uz EASA sistēmu.
14. Noslēdzot gaisa telpas izmantotājiem sniedzamās aeronautikas meteoroloģiskās informācijas kvalitātes nodrošināšanas „aplī”, 2.b.3 punkts nosaka, ka meteoroloģiskā informācija ir jāpaziņo un jāizplata laicīgi, nemainot tās saturu. Drošības riski šeit ir gandrīz tādi paši kā tie, kas minēti iepriekšējā punktā. Arī šis princips ir paredzēts 15. pielikumā, bet šeit atkal jāņem vērā jaunu tehnoloģiju izstrāde, kas uzlabos meteoroloģiskās informācijas kvalitāti, pieejamību un izziņošanu. Tādēļ reglamentējošie līdzekļi būtu jāpielāgo, lai nodrošinātu šādu jaunu metožu un tehnoloģiju piemērošanu. SES kontekstā Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 III pielikumā ir noteiktas īpašas meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanas prasības. Arī šis punkts ļauj pārnest drošības aspektus uz EASA sistēmu. ER projekta teksts skaidrības labad ir grozīts, atsaucoties uz meteoroloģiskajiem pakalpojumiem un aptverot visus ar drošību saistītos lietotājus.

Tāpat kā iepriekšējā, arī šī *ER* ir grozīta, lai atspoguļotu vajadzību pienācīgi aizsargāt datu izplatīšanu.

Gaisa satiksmes pakalpojumi (ATS)

15. *ATS* lielā mērā ietekmē datu apmaiņu. Lidojumu un konsultatīvā informācija, kā arī *ATC* komandas ir operatīvas, to mērķis ir informēt gaisa kuģa kapteini par jauniem apstākļiem vai apstākļu maiņu situācijās, kas iespaudo viņa/viņas lēmumu par drošu lidojuma veikšanu. Lai pilota rīcība, ievērojot šo informāciju vai komandas, būtu droša, to pamatā ir jābūt pareiziem, pilnīgiem un aktuāliem avota datiem. Ar nepareiziem avota datiem saistīti drošības riski var būt daudzi un dažādi, piemēram, *ATC* atļauja konkrētā laikā pāriet uz citu lidojuma līmeni, kuras pamatā ir nepareiza informācija par pārējo gaisa satiksmi. Ir skaidrs, ka šādas situācijas draud ar paredzētās drošības rezerves samazināšanos, distancēšanas zudumu vai pat gaisa kuģa sadursmi ar citu gaisa kuģi. Pamatprasību 2.c.1 punktā ir noteikts pienākums nodrošināt gaisa satiksmes pakalpojumu avota datu kvalitāti. Šī pamatprasība saskan ar *ICAO* principiem, kas ir atspoguļoti galvenokārt 11. un 2. pielikumā, kā arī *PANS-ATM 4444*. dokumentā, tomēr skaidri nenosaka ar avota datu kvalitātes nodrošināšanu saistītos pienākumus. Šī prasība jau ir iekļauta Regulas (EK) Nr. 552/2004, II pielikuma B daļas 3.1.1, 3.2.1 un 3.3.1 punktā, kā arī 6. *ESARR* 4. punktā. Ar šo *ER* drošības aspekti tiek pārnesti uz *EASA* sistēmu. Sākotnējais *ER* projekta formulējums ir vienkāršots, atsaucoties uz *ATS*, bet īpaši neminot konsultatīvos pakalpojumus.
16. Līdzīgi, kā skaidrots iepriekš, *ATC* pakalpojumu sniedzējiem (vai gaisa satiksmes konsultatīvajai apkalpošanai) ir jāspēj uzturēt pietiekamu kvalitātes līmeni un laicīgumu. Piemēram, ja gaisa kuģim bez saskaņošanas kļūdaini tiek ieteikts doties uz citas *ATS* struktūrvienības lidojumu rajonu, tas draud ar distancēšanas zudumu. Tādā gadījumā noteikti samazinātos paredzētā drošības rezerve. Lai mazinātu šādus riskus, ir skaidrs, ka sniedzamie gaisa satiksmes pakalpojumi pienācīgi jāsaprot. Pamatprasību 2.c.2 punkta mērķis ir mazināt riskus, ko rada nepietiekami sagatavoti gaisa satiksmes pakalpojumi, ieskaitot cilvēkfaktoru izraisītas kļūdas. Tāpat kā iepriekšējā, arī šī pamatprasība saskan ar 11. pielikumu. *SES* kontekstā Komisijas Regula (EK) Nr. 2096/2005 vispārīgi atsaucas uz *ICAO* 11. pielikumu. Tādēļ ar šo *ER* netiek ieviesti nekādi jauni pienākumi. Līdzīgi kā iepriekšējā punktā minētās, arī šis *ER* projekta formulējums ir grozīts.
17. Arī gadījumos, kad informāciju vai ieteikumus gaisa telpas izmantotājiem sniedz, izmantojot automatizētus instrumentus, ir jānodrošina šo pakalpojumu kvalitāte un laicīgums. Ja lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienesta (*ATIS*) ziņojumi nav sagatavoti laicīgi, tie var saturēt maldīgu informāciju par skrejceļa virsmas stāvokli, tādējādi gaisa kuģis, kas nolaižas uz šā skrejceļa, varētu zaudēt vadāmību vai noskriet no skrejceļa. Līdzīgs drošības risks varētu rasties, ja *ATIS* aprīkojums ar tā projektu, ražošanu vai tehnisko apkopi saistītu tehnisku iemeslu dēļ nedarbotos, kā nākas. Šādu risku mazināšana, kopumā atspoguļojot *ICAO* mērķus, ir 2.c.3 punkta mērķis. Piemēram, *ICAO* 14. pielikuma I sējuma 8. nodaļa nosaka zināmu aeronavigācijas iekārtu pareizas projektēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes principus. *SES* savietojamības Regula (EK) Nr. 552/2004 arī nosaka šādu pasākumu tiesisko pamatu, bet tajā nav skaidru norāžu par automatizēto instrumentu piemērotību to mērķiem. Šo jautājumu vispārīgos vilcienos aptver arī 4. *ESARR*. Tādēļ šo punktu var uzskatīt par atbilstošu šo prasību transponēšanas pamatu.
18. Runājot par drošību, *ATC* mērķis ir novērst gaisa kuģu savstarpējas sadursmes un sadursmes ar šķēršļiem uz zemes, kā arī sniegt pilotiem drošiem lidojumiem vajadzīgos ieteikumus un informāciju. *ATC* nozīmē sarežģītu pakalpojumu kombināciju, kurā ietilpst *ATC* dienesta pārziņā esošajā lidojumu rajonā atrodošos zināmo gaisa kuģu relatīvo pozīciju noteikšana, informācijas sniegšana un atļauju izdošana, lai nodrošinātu drošu distancēšanu un atļauju saskaņošanu ar citiem saistītiem *ATC* pakalpojumu

sniedzējiem blakus esošajos lidojumu rajonos. ATC distancēšanas zudums pats par sevi ir acīmredzams lidojumu drošības apdraudējums. Lai mazinātu šādus nepieņemamus drošības riskus, ir jānodrošina paredzētajam pakalpojumu līmenim pietiekams darbinieku skaits un izmantojamajām procedūrām jābūt atbilstošām paredzētajam mērķim. Turklāt ATC pakalpojumi vienmēr ir saistīti ar daudziem vietējo darbības apstākļu aspektiem, piemēram, satiksmes apjomu un īpatnībām, lidlauka projektu un meteoroloģiskajiem apstākļiem, un tas viss jāņem vērā standarta darbības procesos. Ar plānošanu un cilvēkfaktoriem saistīto ATC risku mazināšanu paredz 2.c.4 punkts, kas arī izriet no ICAO 11. pielikumā un PANS-ATM 4444. dokumentā minētajiem principiem. Arī šajā gadījumā SES kontekstā nav šādu īpašu prasību, bet tiesisks pamats to noteikšanai ir izveidots ar vispārēju atsauci uz ICAO 11. pielikumu Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 II pielikumā un uz bezproblēmu darbību Regulas (EK) Nr. 552/2004 II pielikuma A daļā. Šī ER nodrošina sīkāku īstenošanas noteikumu izstrādei vajadzīgo pamatu. ER projekts ir grozīts, lai aptvertu arī distancēšanu no šķēršļiem un citiem apdraudējumiem gaisā, kā arī, lai uzsvērtu vajadzību pēc koordinācijas ar blakusesošiem gaisa telpas rajoniem.

19. Arī tad, ja ATC norādījumi un atļaujas pašas par sevi ir pareizas un tajās ir ņemti vērā konkrētie vietējie apstākļi, tomēr var gadīties, ka pilots tās nesaprot vai sakaru traucējumu, neskaidra formulējuma vai atkārtotās procedūru trūkuma dēļ pārprot sniegto informāciju. Tas varētu radīt situāciju, kad pilots, piemēram, pārprot citam gaisa kuģim ar līdzīgu izsaukuma zīmi dotu atļauju un atstāj skrejceļa gaidīšanas pozīciju un dodas uz aktīvo skrejceļu, kur tajā laikā nolaižas gaisa kuģis, vai sāk pacelšanos tādā lidojuma līmenī, kurā tam nav atļauts pacelties. Šādas kļūdas vienmēr izraisītu nopietnus atgadījumus un varētu izraisīt pat avārijas ar katastrofālām sekām. Lai mazinātu šādus riskus, pamatprasību 2.c.5 punkts nosaka, ka saziņai ATC un gaisa kuģu starpā ir jābūt skaidrai, pareizai un nepārprotamai, informācijai jābūt pareizi formulētai un jāpiemēro atkārtotās procedūras. Arī šis punkts pilnīgi saskan ar 11. pielikumu un attiecīgajiem PANS-ATM dokumentiem. Runājot par SES, tiesisku pamatu īstenošanas noteikumu izstrādei šajā jomā nodrošina savietojamības Regula (EK) Nr. 552/2004, tāpat kā šis punkts. Ievērojot apspriežu laikā saņemtos apsvērumus, ER projekta teksts ir grozīts, lai skaidri aptvertu arī ATC saziņu zeme/zeme (procedūras un formulējumu). Līdzīgā kārtā ER teksts ir grozīts, aizstājot striktāko formulējumu "brīvai no ielaušanās" ar „aizsargātai no ielaušanās”.
20. Gaisa kuģa tehnisku problēmu dēļ gaisa kuģis var nogāzties vai būt spiests veikt avārijas nolaišanos grūti pieejamā vietā, kur to uzreiz nevar atrast, tādējādi radot papildu apdraudējumu pasažieru un apkalpes drošībai. Tādēļ 2.c.6 punktā ir paredzēta prasība nodrošināt atbilstošus līdzekļus šādu situāciju uzraudzībai un avārijas gadījumā izziņot trauksmi, lai tiktu organizēti saskaņoti meklēšanas un glābšanas darbi un briesmās nonākušie cilvēki tiktu atrasti un izglābti. Šie risku mazināšanas līdzekļi pilnīgi saskan ar trauksmes izziņošanas dienestiem piemērojamajām ICAO 11. pielikuma 5. nodaļā aprakstītajām prasībām un, ciktāl tas ir būtiski, ar 12. pielikumā minētajām meklēšanas un glābšanas darbiem piemērojamajām prasībām. Runājot par SES, Komisijas Regulā (EK) Nr. 2096/2005 ir minēta vispārēja atsaucē uz ICAO 11. pielikumu, kas aptver trauksmes izziņošanas dienestus. Šis ER projekts aptver tikai trauksmes izziņošanas dienestus, bet neaptver meklēšanas un glābšanas darbu īstenošanu.

Saziņas pakalpojumi

21. Gaisa satiksmes drošība ļoti lielā mērā ir atkarīga no divvirzienu mobilās saziņas starp gaisa kuģiem un ATS pakalpojumu sniedzējiem uz zemes un divvirzienu saziņas starp dažādiem ATS pakalpojumu sniedzējiem uz zemes. Saziņa var notikt, izmantojot digitālu datu pārraidi vai tradicionālo balss pārraidi. Katrā ziņā ir jānodrošina tādi saziņas pakalpojumu veiktspējas parametri kā pieejamība, viengabalainība, nepārtrauktība un laicīgums. Piemēram, ja gaisa kuģi gaisa telpas daļā ar lielu

satiksmes blīvumu pēkšņi un bez iepriekšēja brīdinājuma nesāņemtu ATC paziņojumus, tiem pašiem būtu jāgādā par drošu distancēšanos vienam no otra, bet tas radītu ļoti nedrošu situāciju. Pamatprasību 2.d.1 punkts uzlūko saziņas veiktspējas kritērijus kā vienu no gaisa satiksmes drošības pamatelementiem. Tas pilnīgi sakrīt ar saziņas veiktspējas kritērijiem, kas izklāstīti ICAO 10. pielikumā un 11. pielikuma 6. nodaļā, tomēr neviens no šiem pielikumiem konsekventi nepievēršas gaisa satiksmes pakalpojumu jomā vajadzīgajai saziņai zeme/zeme. Runājot par saziņas pakalpojumiem, nedrīkst aizmirst arī par jaunajām mūsdienu tehnoloģijām, tādām kā digitālie datu posmi, kas paver tiešas saziņas iespējas, piemēram, ar gaisa kuģu lidojumu vadības sistēmām. SES kontekstā saziņas pakalpojumus aptver savietojamības Regulas (EK) Nr. 552/2004 II pielikuma B daļas 4.1 punkts. Aģentūra uzskata, ka ER projekta formulējums ļauj aptvert visus saziņas pakalpojumu drošības aspektus neatkarīgi no tā, vai saziņa notiek, izmantojot balss vai datu pārraidi, un arī saziņu zeme/zeme.

Navigācijas pakalpojumi

22. Mūsdienu aviācija ir ļoti atkarīga no radio navigācijas palīglīdzekļiem, kas gaisa kuģiem dažādos lidojumu posmos sniedz precīzu pozicionēšanas un laika koordinācijas informāciju. Pēdējos desmit gados dažādu zonālās navigācijas sistēmu (RNAV) lietojumu ieviešana ir ļāvusi panākt ļoti precīzas gaisa kuģu lidojuma trajektorijas un līdz ar to optimizēt pieejamo gaisa telpas jaudu un uzlabot gaisa satiksmes veiktspēju. Šāda navigācijas metode, kuras pamatā ir veiktspēja, parasti ir atkarīga no definētās gaisa telpas koncepcijas, gaisa kuģa iekārtām, navigācijas palīglīdzekļu infrastruktūras un lidojuma apkalpes kvalifikācijas. Navigācijas pakalpojumu kļūmes parasti uzreiz ietekmē drošības līmeni. Gaisa kuģis, kas izmanto zonālās navigācijas sistēmu un pēkšņi vairs nespēj precīzi ievērot definēto lidojuma trajektoriju, izraisa atgadījumu un riskē zaudēt noteikto distancēšanās minimumu no citiem gaisa kuģiem vai no nodalītas gaisa telpas. Šādas situācijas ir īpaši kritiskas, ja tās gadās gaisa satiksmes vadības darba sastrēgumos. Tādēļ pamatprasību 2.e.1 punkts mazina apdraudējumus, kas izriet no navigācijas pakalpojumu veiktspējas, ņemot vērā, ka šo pakalpojumu sniegšanā galvenokārt izmanto dažādus radio navigācijas palīglīdzekļus. Tas pilnīgi saskan ar ICAO 6. un 10. pielikumā paustajiem principiem, kā arī ar atbilstošajiem navigācijas dokumentiem un reģionālās navigācijas plāniem. Papildus ICAO jau paveiktajam darbam tomēr jāievēro, ka nākotnē gan gaisa kuģos, gan uz zemes, gan satelītu navigācijas sistēmās tiks izmantotas arvien jaunas tehnoloģijas un metodes, kas, visticamāk, iespaidos arī veicamos drošības reglamentēšanas pasākumus. Navigācijas pakalpojumus jau aptver savietojamības Regulas (EK) No 552/2004 II pielikuma B daļas 5.1 punkts. Ierosinātā ER pietiekami aptver šo svarīgo drošības jautājumu. Ievērojot saņemtos apsvērumus, Aģentūra ir piekritusi svītrot pārāk ierobežojošo ER formulējumu, kas aptvēra tikai radio navigācijas pakalpojumus, un savukārt piekritusi paskaidrot ER mērķi, proti, ka navigācijas pakalpojumi aptver ne vien absolūto, bet arī relatīvo pozicionēšanas informāciju, ko var saukt par vadīšanas informāciju.

Uzraudzības pakalpojumi

23. Gaisa satiksmes drošība kontrolējamā gaisa telpā un lidostās prasa, lai gaisa satiksmes vadībai un dažkārt pilotiem, ja viņi paši kontrolē drošu gaisa kuģu distancēšanu, būtu zināma gaisa kuģu precīza atrašanās vieta gaisā, kā arī citu gaisa kuģu un zemes transportlīdzekļu precīza atrašanās vieta lidostā. Gaisa satiksmes vadības dienesta instrukcijām un atļaujām, kā arī pilotu darbībām, ja viņi paši kontrolē gaisa kuģu distancēšanu, ir jāpamatojas uz precīziem uzraudzības datiem, ko iegūst no zemes radariem, zemes uztvērējiem, kas nosaka gaisa kuģu pozīciju, vai no gaisa kuģiem, kas pārraida uz zemi no satelītiem iegūtus atrašanās vietas datus. Šo atrašanās vietas datu kvalitāte var tieši ietekmēt gaisa kuģu drošību. Pārprotot informāciju par gaisa kuģa precīzu atrašanās vietu kontrolējamā gaisa telpā, gaisa satiksmes vadības dienests var neveikt korigējošus pasākumus, ja gaisa kuģis netīši nokļūst pārāk tuvu rajonam, kur

aktīvi norit militāras mācības, līdz ar to tiek samazināta šādiem pasākumiem paredzētā drošības rezerve. Pamatprasību 2.f.1 punkta mērķis ir mazināt ar dažādiem uzraudzības pakalpojumiem saistītus drošības riskus, ņemot vērā arī šajā jomā neizbēgamo tehnoloģiju attīstību. Šie risku mazināšanas līdzekļi saskan arī ar ICAO SARPs, galvenokārt ar 10. pielikuma 4. sējumu par radaru uzraudzības un sadursmju novēršanas sistēmām. SES kontekstā uzraudzības pakalpojumus aptver savietojamības Regulas (EK) Nr. 552/2004 II pielikuma B daļas 6.1 punkts, un tas ir arī šā punkta mērķis.

Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība (ATFM)

24. ATC struktūrvienību vai to sektoru pārslodze vai lidostu gaisa kuģu uzņemšanas spēju pārsniegšana var negatīvi ietekmēt gaisa satiksmes drošības līmeni. ATFM pakalpojumu mērķis ir novērst šādas pārslodzes. Šo pakalpojumu sniedzēji gādā par precīzu un aktuālu informāciju par plānoto gaisa satiksmi, kas ietekmē dažādus pakalpojumu sniedzējus, un uzņemas veikt ar satiksmes plūsmu maršrutu maiņu vai aizkavēšanu saistīto koordināciju un sarunas, lai novērstu šādu pārslodžu rašanos. Šie plūsmas pārvaldības pakalpojumi ir organizēti, gan izmantojot vienu centralizētu operatīvu struktūrvienību, gan vietējas vai reģionālas struktūrvienības. Centralizēto struktūrvienību uzdevumus uzskata par reglamentējošu funkciju, ko pilda Eiropas Komisija, deleģējot pilnvaras citām organizācijām, tādēļ saistītās drošības prasības ir jādefinē Pamatregulas pantos. Savukārt vietējo vai reģionālo ATFM struktūrvienību uzdevumus var uzskatīt par pakalpojumu sniegšanas funkciju, tādēļ saistītās drošības prasības jānosaka ar atbilstošām pamatprasībām. Pamatprasību 2.g.1 punkts ir izstrādāts, lai mazinātu apdraudējumus, ko rada pārmērīgs vietējo vai reģionālo ATFM struktūrvienību noslogojums, neatkarīgi no tā, vai tās darbojas patstāvīgi vai ietilpst ATS pakalpojumu sniedzēju uzņēmumos. ICAO kontekstā ATFM pakalpojumi ir atzīti un minēti, piemēram, PANS-ATM 4444. dokumentā un reģionālajos aeronavigācijas plānos. Runājot par SES kontekstu, pašlaik saskaņā ar EUROCONTROL mandāta procesu notiek īstenošanas noteikumu projekta izstrāde.

Gaisa telpas pārvaldība (ASM)

25. ASM pakalpojumu mērķis ir definēt gaisa telpas pagaidu struktūras, pārvaldīt to piešķiršanu konkrētām gaisa telpas izmantotāju vajadzībām, uzraudzīt to izmantošanu un nodrošināt precīzu un aktuālu informāciju par to plānoto un faktisko pieejamību vispārējai gaisa satiksmei. ASM pakalpojumu sniedzējiem ir jānodrošina efektīva koordinācija un laicīga precīzas informācijas apmaiņa attiecīgu gaisa satiksmes vadības struktūrvienību starpā un ar militāriem izmantotājiem, ATFM un citiem gaisa telpas izmantotājiem, kad vien to vajag. Tas, cik precīza ir informācija par šo gaisa telpas struktūru statusu, kā arī tās laicīga izplatīšana un efektīva koordinācija attiecīgu gaisa telpas izmantotāju un pakalpojumu sniedzēju starpā tieši ietekmē drošu lidojumu veikšanu. Ja saistībā ar nosacīto ikdienas maršrutu pieejamību tiek paziņota nepareiza laika koordinācijas vai lidojumu līmeņu informācija, gaisa satiksmes vadība var atļaut gaisa kuģim izmantot attiecīgo nosacīto maršrutu, kas šķērso aktīvi bīstamu rajonu. Tas būtu ļoti nopietns atgadījums, kam varētu būt katastrofālas sekas. ASM pakalpojumi ir organizēti stratēģiskā, pirmstaktiskā un taktiskā līmenī. ASM stratēģiskā līmeņa uzdevumus uzskata par reglamentējošu funkciju, ko organizē dalībvalstis, tādēļ saistītie drošības nosacījumi jānosaka ar konkrētiem Pamatregulas noteikumiem. Savukārt ASM pirmstaktisko un taktisko līmeni dalībvalstis varētu uzskatīt par pakalpojumu sniegšanas funkciju, tādēļ šo līmeņu drošības prasības ir jānosaka ar atbilstošām pamatprasībām. Tas ir 2.h.1 punkta mērķis (papildus vispārējām organizatoriskām ERs), kas izriet tieši no ICAO aprakstītās ASM koncepcijas un sakrīt ar gaisa telpas elastīgas izmantošanas (FUA) SES īstenošanas noteikumiem. Tomēr ER arī paredz turpmāku īstenošanas noteikumu izstrādi, lai mazinātu ar šo darbību saistītos dažādos drošības riskus.

Ar sistēmām un komponentiem saistīto risku mazināšana*Vispārīgas pamatprasības*

26. *ANS/ATM* pakalpojumu pamatā ir sarežģīts dažādu sistēmu un komponentu tīkls, kas veido darbības koncepciju tehnisko infrastruktūru. Šīs sistēmas un komponenti ir uzstādīti gaisa kuģos vai uz zemes, vai ir daļa no kosmosā izvietotas sistēmas. Kopumā tie palīdz nodrošināt pakalpojumus, kam jābūt drošiem. Tādēļ ierosināto pamatprasību 3.a.1 punktā ir noteikts, ka sistēmām un komponentiem jāatbilst pareizas projektēšanas, ražošanas, tehniskās apkopes un ekspluatācijas principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem. Citādi draudētu būtisku pakalpojumu daļējs vai pilnīgs zudums. *SES* kontekstā sistēmas un komponentus aptver Regula (EK) Nr. 552/2004, ar ko ir izveidots tiesisks pamats turpmāku īstenošanas noteikumu izstrādei nolūkā nodrošināt savietojamību visā *EATMN*, bet bez sīki izklāstītiem drošības mērķiem. Pamatprasību 3. punktā ierosinātās un šajā un turpmākajos punktos aprakstītās *ERs* palielina tiesisko noteiktību, radot skaidrāku tiesisko pamatu detalizētu īstenošanas noteikumu izstrādei. Pamatojoties uz saņemtajiem apsvērumiem, *ER* projekts ir grozīts, iekļaujot arī sistēmu uzstādīšanu, lai aptvertu *ANS/ATM* pakalpojumu sniegšanai kritiski svarīgas palīginfrastruktūras, kā arī, lai ierobežotu to piemērojamību tikai ar tām, kas ir saistītas ar *ATM/ANS* informāciju. Vispārīgas skaidrības labad jāatzīmē, ka uz darbības procedūrām attiecas citas, ar pakalpojumiem un pakalpojumu sniedzējiem saistītas pamatprasības. Otrkārt, formulējums „piemērotība paredzētajiem mērķiem” šeit ir lietots, lai aptvertu arī paredzēto funkcionalitāti, kas drošības kontekstā arī ir svarīga.

Sistēmu un komponentu viengabalainība, veikspēja un uzticamība

27. Pamatprasību 3.b.1 punkta pamatā ir iepriekšējā pamatprasība, precizējot, ka sistēmām un komponentiem jāatbilst gaidāmajam veikspējas līmenim visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos un visā ekspluatācijas laikā. Radariem visos paredzamajos meteoroloģiskajos apstākļos jādarbojas saskaņā ar specifikācijām; piemēram, antenu rotācija nedrīkst mainīties, ja tās uzstāda ziemeļu augstienēs, kur antenas var pārklāt sniegs, vai piekrastē, kur tās var būt pakļautas spēcīga vēja ietekmei. Ievērojot saņemtos apsvērumus, *ER* projekts ir grozīts, lai panāktu lielāku konsekvenci un lai pamatprasību attiecinātu tikai uz veikspējas mērķiem, kas saistīti ar drošību, tādējādi skaidrojot, ka tā neaptver citus veikspējas mērķus. Turklāt ir skaidrots, ka jāpierāda piemērotība paredzētajiem mērķiem.

Sistēmu un komponentu konstrukcija

28. Sistēmu un komponentu pienācīgu darbību var nodrošināt tikai, neatstājot bez ievēribas konstatētas konstrukcijas nepilnības, kas rada bīstamas iezīmes, citādi šādas situācijas var atkārtoties. Tādēļ pamatprasību 3.c.1 punkts nosaka, ka attiecīgos gadījumos ir jāveic sistēmu un komponentu konstrukcijas kvalitātes kontrole, lai nodrošinātu, ka, konstatējot bīstamas iezīmes, vienmēr sekotu projekta korigēšanas pasākumi.
29. Pieredze liecina, ka nepietiek ar atsevišķu sistēmu vai komponentu konstrukcijas atbilstību. Gaisa kuģa retranslatora bīstama iezīme var atklāties tikai pēc retranslatora un tā antenas uzstādīšanas gaisa kuģī vai pēc tā ilgākas praktiskas izmantošanas gaisa satiksmes vidē. Pamatprasību 3.c.2 punkta mērķis ir noteikt, ka, projektējot sistēmas un komponentus, tie ir pienācīgi jānovērtē kā integrētas sistēmas vai koncepcijas daļa. Ievērojot saņemtos apsvērumus, *ER* projekts ir nedaudz grozīts.
30. Viens no svarīgākajiem sistēmu un komponentu konstrukcijas aspektiem ir savietojamība ar cilvēku iespējām un veikspēja visos ekspluatācijas režīmos. Piemēram, gaisa satiksmes vadības dispečeru darbstacijas, ieskaitot multimodālos

režīmus, jāprojektē tā, lai tās būtu savietojamas ar dispečeru praksi un lai dispečeri, kas ir apmācīti ar tām strādāt, varētu droši veikt saistītos uzdevumus un tikt galā ar iespējamām kļūdām. Pamatprasību 3.c.3 punkts mazina šādus apdraudējumus, kā sistēmu vai komponentu konstrukcijas papildu nosacījumu paredzot to savietojamību ar cilvēkfaktoriem.

31. Sistēmu un komponentu pienācīga darbība bieži ir atkarīga no ārējiem elementiem, piemēram, no enerģijas avota vai ārējas dzesēšanas, turklāt to var negatīvi iespaidot cilvēku darbība. Lai mazinātu šādus apdraudējumus, reizēm vajag īpašu ārēju elementu uzraudzības un kontroles aprīkojumu vai kārtību. Ar pamatprasību 3.c.4 punktu ir radīts tiesisks pamats noteikt šādas prasības, ja attiecīgā darbība to prasa. Lai novērstu jebkādas neskaidrības attiecībā uz drošības un drošuma aspektiem, formulējums „bīstama mijiedarbība” ir aizstāts ar „netīša kaitīga mijiedarbība”.
32. Ir skaidrs, ka sistēmas un komponenti nevar nodrošināt gaidītos pakalpojumus bez pienācīgas uzstādīšanas, ekspluatācijas un tehniskās apkopes. Pamatprasību 3.c.5 punkts nosaka, ka atbildīgo organizāciju pienākums ir gādāt, lai tiktu nodrošināta šajā nolūkā vajadzīgā informācija. Skaidrības labad jāpiebilst, ka šis pienākums neattiecas uz lietotāju atbildību un var neaptvert visu ar paredzēto ekspluatācijas vidi saistīto informāciju.

Nemainīgs pakalpojumu līmenis

33. Drošībai kritiski svarīgās situācijās sistēmas un komponenti parasti ir jāuzrauga, lai nodrošinātu nemainīgu pakalpojumu līmeni. Piemēram, dažu navigācijas sistēmu viengabalainība, uzticamība un darbības stabilitāte ir jāuzrauga nepārtraukti. Ja šādu pasākumu nebūtu, varētu izveidoties situācija, kad pasliktinās kosmosā raidīto signālu kvalitāte, kas savukārt varētu radīt potenciālu risku, ka navigācijas problēmu dēļ gaisa kuģis pārkāps noteikto distancēšanās minimumu. Tādēļ ir izstrādāts 3.d.1 punkts, kura pamatā ir ICAO 10. pielikumā definētajiem principiem līdzīgi principi, lai nodrošinātu drošībai kritiski svarīgāko sistēmu un komponentu pastāvīgu uzraudzību. Ievērojot saņemtos apsvērumus, ir skaidri noteikts, ka uzraudzības mērķis ir aptvert ar drošību un viengabalainību saistīto sistēmu un attiecīgos gadījumos to komponentu veikspēju.

Sistēmu un komponentu modifikācija

34. Pamatprasību 3.d.2 punktā ir noteikts, ka sistēmu un komponentu modifikācija ir jāveic pienācīgi. Ja ar ATC pakalpojumu sniegšanu saistītas lidojumu datu apstrādē izmantojamas sistēmas modifikācija vai konfigurācijas maiņa netiktu veikta pienācīgi, ievērojama gaisa telpas daļa pilnīgi nesaņemtu būtiskus gaisa satiksmes pakalpojumus, bet tas radītu nopietnus drošības riskus visiem kontrolētajiem gaisa kuģiem šajā gaisa telpā. Pamatprasību 3.e.1 punkta mērķis ir noteikt, ka jebkura pārmaiņa, modifikācija vai konfigurācijas maiņa ir jāievieš kontrolēti.

Ar gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikāciju saistīto risku mazināšana

Vispārīgi noteikumi

35. Nav šaubu, ka droši ATS pakalpojumi ir būtisks gaisa satiksmes drošības pīlārs. Bet drošu pakalpojumu sniegšanu var panākt vienīgi, nodrošinot gaisa satiksmes vadības dispečeru kompetenci. Visas puses ir vienisprātis, ka gaisa satiksmes vadības dispečeri nevar iztikt bez teorētiskām zināšanām. Tā kā nepietiekams briedums, kas traucē apgūt sarežģītas zināšanas, ir uzskatāms par būtisku apdraudējumu, rodas vajadzība nodrošināt aizsardzību pret šādu risku. Viens variants varētu būt minimālā vecuma noteikšana, bet šāda prasība būtu salīdzinoši neelastīga, turklāt šajā variantā nebūtu ņemti vērā nedz dažādi mācību veidi, nedz dažādi viena vecuma indivīdu brieduma līmeņi. Tādēļ ir izvēlēts cits variants, definējot kvalitatīvu prasību, ko turpmāk pēc

vajadzības var atbilstoši izstrādāt sīkāk ar īstenošanas noteikumiem. Šis vispārīgais princips ir noteikts 4.a.1 punktā, kas pilnīgi saskan ar ICAO 1. pielikumu par personāla licencēšanu. Vispārīgākā nozīmē šeit var arī piebilst, ka ar visu šo pamatprasību projekta iedaļu par gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikāciju tiek izveidots konsekvents tiesiskais regulējums, ko pēc vajadzības varētu izmantot, lai risinātu ar citu darbinieku vajadzīgās kvalifikācijas prasībām saistītos jautājumus mūsdienīgā un pastāvīgi mainīgā ANS/ATM vidē. Turklāt šajā jomā izstrādātais pamatprasību projekts saskan ar Direktīvu 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci.

Teorētiskas zināšanas

36. Ja gaisa satiksmes vadības dispečera teorētiskās zināšanas būtu nepietiekamas, viņš/viņa varētu nepareizi uztvert gaisa satiksmes vidi vai nesaprast, kā viņa/viņas darbība to iespaidos. Pamatprasībām jābūt samērīgām ar drošības mērķiem - tas ir viens no svarīgākajiem aspektiem, kas jāpatur prātā pamatprasību izstrādes procesā. Tādēļ teorētisko zināšanu apjomam jābūt līdzsvarā ar veicamo funkciju sarežģītību un samērīgam ar riskiem, kuri ir saistīti ar tāda veida pakalpojumiem. Uz šo principu pamatojas 4.b.1 punkts, kas ļauj izstrādāt īstenošanas noteikumus, ņemot vērā dažādu darbinieku dažādās vajadzības atšķirīgā darba vidē.
37. Vajadzīgo teorētisko zināšanu līmeni var iegūt tikai ar pienācīgu profesionālo sagatavošanu. Ja gaisa satiksmes vadības dispečera profesionālā sagatavotība būtu nepietiekama vai neatbilstoša, viņš/viņa varētu sniegt gaisa kuģiem nepareizu informāciju vai norādījumus, atšķirīgas prakses dēļ būtu apgrūtināta saziņa ar gaisa kuģiem, bet dažos gadījumos pat netiktu nodrošināti būtiski pakalpojumi. Tādēļ ir ļoti svarīgi nodrošināt profesionālās sagatavotības kvalitāti pastāvīgos novērtējumos mācību laikā vai atbilstošos eksāmenos un nodrošināt, lai teorētiskās zināšanas tiktu pienācīgi apgūtas un uzturētas. Pamatprasību 4.b.2 galvenais mērķis ir radīt tiesisko pamatu šādu mācību metožu noteikšanai.
38. Lai arī cik augsts būtu kompetences līmenis, laika gaitā tas var pazemināties. Kompetences līmenim ievērojami krītoties, tiktu apdraudēta sniegto pakalpojumu kvalitāte, un tas varētu nākt par sliktu gaisa kuģu drošībai. Tādēļ ir skaidrs, ka regulāros novērtējumos vai eksāmenos ir jāpierāda, ka kompetences līmenis nav krities. Tādēļ ar 4.b.3 punktu ir noteikts, ka teorētisko zināšanu līmenis ir jāuztur, un ieviests pieredzes jēdziens šajā jomā. Pamatprasību projekts turklāt ļauj pielāgot pārbauci biežumu veicamo funkciju sarežģītībai un pieskaņot riskiem, kas ir saistīti ar tāda veida pakalpojumiem. Jo sarežģītākas ir veicamās funkcijas, ņemot vērā arī darba vidi, jo īsākam vajadzētu būt intervālam starp pārbaudēm.

Iemaņas

39. Otrkārt, gaisa satiksmes vadības dispečeri nevar iztikt bez iemaņām. Kā teikts iepriekš saistībā ar vajadzīgajām teorētiskajām zināšanām, ar iemaņām saistītajām prasībām jābūt samērīgām ar drošības mērķiem un atkarīgām no veicamo funkciju sarežģītības un riskiem, kas ir saistīti ar tāda veida pakalpojumiem. Ar pamatprasību 4.c.1 punktu ir noteikts, ka gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir jāapgūst un jāuztur atbilstošs iemaņu līmenis. Šis pamatprasības projektā turklāt ir konkretizētas piecas galvenās jomas, kur jāapgūst un jāuztur spēkā iemaņas, tomēr neaprobežojoties ar minētajiem elementiem.
40. Turklāt, lai pārliecinātos, ka vajadzīgās iemaņas ir pienācīgi apgūtas un tiek uzturētas, tās ir jāpierāda trešai pusei, šajā gadījumā vērtētājam. Šis pamatprincips ir atspoguļots 4.c.2 punktā.

41. Pats par sevi saprotams, ka iemaņu atbilstība ir jāpierāda regulāros novērtējumos vai eksāmenos, kas ļauj pārlicināties, ka kompetences līmenis laika gaitā nav pazeminājies. Arī šeit pārbaūžu biežums var būt dažāds atkarībā no veicamo funkciju sarežģītības un no to risku līmeņa, kas ir saistīti ar veicamajiem uzdevumiem. Mācību standartu saturs un joma un vērtēšanas biežums izvērstāk tiks definēts īstenošanas noteikumos. Ar pamatprasību 4.c.3 punktu ir radīts tiesisks pamats iemaņu regulāra novērtējuma prasībām. Ierosinātās ER projekts ir nedaudz grozīts, lai noteiktu, ka regulārā novērtējuma biežums varētu būt samērīgs ne vien ar saistīto risku līmeni, bet arī ar veicamo uzdevumu sarežģītību.

Valodu prasme

42. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir jāspēj pierādīt, ka viņi spēj runāt angļu valodā un saprast šo valodu pietiekamā, noteiktiem standartiem atbilstošā līmenī - šāda prasība aviācijas aprindās jau ir starptautiski atzīta un iekļauta ICAO 1. pielikumā, turklāt to paredz ES Direktīva par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci. Kopējas valodas lietošana būtiski iespaido lidojumu drošību. Ar pamatprasību 4.d.1 punktu ir radīts tiesisks pamats prasībai, kas liek gaisa satiksmes vadības dispečeriem pierādīt spēju bez problēmām sazināties angļu valodā.
43. Ņemot vērā, ka zināmās gaisa telpas daļās pilotiem ir atļauts lietot vietējo valodu, drošības interesēs šādos gadījumos obligāti ir jānosaka, ka gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kas apkalpo šādu gaisa telpu, līdzīgā kārtā ir jāpārvalda vietējā valoda. Tas ir atspoguļots 4.d.2 punktā.

Trenažieru iekārtas

44. Mūsdienu aviācijā mācībās un iemaņu demonstrēšanā arvien vairāk izmanto trenažieru iekārtas. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka ir jāparedz iespēja pēc vajadzības un atbilstoši apgūstamajām iemaņām noteikt kvalitatīvas prasības šo trenažieru iekārtu veikspējas līmenim. Šā mērķa pamats ir noteikts 4.e.1 punktā.

Mācību kursi

45. Viens no atbilstošas profesionālās sagatavošanas pamatprincipiem ir mācību īstenošana mācībuursos. Tādējādi tiek nodrošināts atbilstošs vienādu mācību standartu līmenis. Ievērojot mācību metožu un drošu pakalpojumu ciešo kopsakarību, prasība mācības organizēt mācībuursos 4.f.1 punktā ir noteikta pamatprasības līmenī.
46. Ja mācību programmās nebūtu visi vajadzīgie elementi, apmācītie gaisa satiksmes vadības dispečeri nespētu tikt galā ar kritiskām situācijām, tādējādi radot apdraudējumus. Tādēļ pamatprasību projekta 4.f.1 punktā ir noteikts, ka ir jābūt mācību plāniem.

Instruktori

47. Mācību kursu kvalitāte nav vienīgais labas profesionālās sagatavošanas kritērijs. Mācībās kopumā par svarīgu faktoru ir uzskatāma arī instruktoru kvalifikācija. Protams, šeit ietilpst atbilstošas zināšanas jomās, kurās notiek nodarbības, kā arī spēja izmantot atbilstošas mācību metodes. Šiem jautājumiem ir veltīts pamatprasību 4.g.1 punkts. Arī šīs prasības pamatā ir ICAO 1. pielikums, turklāt tā jau ir īstenota Direktīvā par gaisa satiksmes vadības dispečeru licenci. Ievērojot saņemtos apsvērumus, skaidrības labad pamatprasība ir papildināta, nosakot, ka instruktoriem ir jāapliecina, ka viņi spēj izmantot atbilstošas mācību metodes.
48. Pats par sevi saprotams, ka ir izstrādāti kvalifikācijas kritēriji, kas attiecas ne vien uz teorētiskajām, bet arī uz praktiskajām nodarbībām. Tomēr iemaņu apguves īpatnības

nosaka, ka instruktoriem ir jābūt kvalificētiem arī citādā ziņā. Ir vispāratzīts, ka instruktoriem ir jābūt zināšanām un pieredzei par paredzēto mācību vidi un procedūrām. Turklāt instruktoriem ir jāpaaugstina kvalifikācija, lai uzturētu kompetenci. Ar pamatprasību 4.g.2 punktu ir radīts tiesisks pamats, lai reglamentētu praktisko nodarbību instruktoru kvalifikāciju. Ievērojot saņemtos apsvērumus, arī šī pamatprasība tāpat kā iepriekšējā skaidrības labad ir papildināta, nosakot, ka instruktoriem ir jāapliecina, ka viņi spēj izmantot atbilstošas mācību metodes.

49. Pamatprasību 4.g.3 punkts nosaka, ka instruktoram ir jāapliecina, ka tas ir pilnvarots strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeru. Pats par sevi saprotams, ka instruktoram, kas uzrauga dispečera mācekli darbā, ir nekavējoties un pareizi jārikojas, ja viņš/viņa redz, ka māceklis ir nepareizi novērtējis situāciju un tā sāk kļūt nedroša. Arī šī prasība saskan ar ICAO 1. pielikumu un ES Direktīvu.

Vērtētāji

50. Kā skaidrots iepriekš, iemaņu novērtējumi vai eksāmeni ļauj pārbaudīt, vai ir sasniegta un tiek uzturēta atbilstoša kompetence. Arī šis vispārējais princips jau ir iedibināts, un pieredze liecina, ka šādas pārbaudes var būt efektīvas tikai tad, ja vērtētāji (vai eksaminētāji) paši ir pienācīgi kvalificēti. Pamatprasību 4.h.1 punktā ir izklāstīti kvalifikācijas kritēriji, kas šiem vērtētājiem jāievēro, lai viņi varētu pareizi un saskaņoti vērtēt gaisa satiksmes vadības dispečeru iemaņas. Ievērojot saņemtos apsvērumus, ER ir pievienots pienākums pierādīt vērtēšanas spējas.
51. Kā jau skaidrots saistībā ar instruktoriem, arī vērtētājiem ir jāapliecina, ka tie ir pilnvaroti strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem. Šī 4.h.2 punktā paredzētā prasība pārsniedz ICAO un ES direktīvas prasības, tomēr, pamatojoties uz drošības jomā uzkrāto pieredzi, Aģentūra uzskata, ka šādai prasībai ir jābūt, jo tikai kolēģis var pienācīgi spriest par cita gaisa satiksmes vadības dispečera kompetenci.

Gaisa satiksmes vadības dispečeru medicīniskā piemērotība

52. Ņemot vērā, ka ar ATC pakalpojumiem saistītās funkcijas ir kritiski svarīgas drošībai un ka šādu funkciju gadījumā parasti piemēro īpašas prasības, nav šaubu, ka visām personām, kas sniedz ATC pakalpojumus, fiziskā un veselības ziņā ir jābūt piemērotām šim darbam. Šis pamatprincips 4.i.1 punktā ir izklāstīts kā gaisa satiksmes vadības dispečeru medicīniskās piemērotības kritēriji.
53. Sīki izstrādātas medicīniskās piemērotības pierādīšanas prasības būs atrodamas attiecīgos īstenošanas noteikumos. Šajos noteikumos sīki jāizklāsta, kā jārikojas, lai pierādītu, ka darbinieks, kas sniedz ATC pakalpojumus, necieš no slimībām vai darbnespējas, kas šim darbiniekam neļauj pienācīgi izpildīt vajadzīgos uzdevumus vai jebkurā laikā pildīt uzticētos pienākumus, vai pareizi uztvert savā apkārtnē notiekošo. Šie kritēriji attiecas arī uz situācijām, kad darbinieki nespēj pildīt pienākumus, jo ir lietojuši psihoaktīvas vielas. Tādēļ ar 4.i.1 punktu ir radīts tiesisks pamats, kas ļauj veikt vajadzīgo novērtējumu un pārbaudes, lai pierādītu, ka personas, kas sniedz drošībai kritiski svarīgus pakalpojumus, spēj pildīt savas funkcijas.
54. Turklāt gadījumos, kad ir iespējams īstenot atbilstošus risku mazināšanas pasākumus, kas garantē tādu pašu drošības līmeni, 4.i.2 punkts pieļauj atkāpes. Jo personas, kas nav piemērotas dažu gaisa satiksmes vadības dispečeru funkciju veikšanai, pie zināmiem nosacījumiem, piemēram, pielāgojot procedūras vai aprīkojumu, vai ierobežojot veicamos uzdevumus, neapdraud gaisa satiksmi. Tas ir svarīgi, jo persona, kuras spējas ir tikai nedaudz ierobežotas, velti zaudētu darbu savā profesijā, ja tiktu atzīts, ka šī persona ir pilnīgi nepiemērota.

Ar pakalpojumu sniedzējiem un mācību organizācijām saistīto risku mazināšana

Vispārīgi noteikumi

55. Kā liecina dažādi apdraudējumi šajā jomā, gaisa satiksmes drošība bieži ir atkarīga no konkrētu *ATM/ANS* pakalpojumu pienācīga nodrošinājuma, kas savukārt nozīmē, ka pakalpojumu sniedzēja neefektīva darba organizācija var pazemināt drošības līmeni un līdz ar to sekmēt apdraudējumu rašanos. Tādēļ par obligātu ir uzskatāma prasība nodrošināt, lai attiecīgo organizāciju rīcībā būtu pietiekami līdzekļi paredzēto pakalpojumu sniegšanai. Pamatprasību 5.a iedaļā iekļautās prasības ir izstrādātas, lai noteiktu, kādi nosacījumi šīm organizācijām jāievēro, un lai nodrošinātu, ka tās pilda savus pienākumus. Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 I pielikumā jau ir noteiktas vispārīgas prasības, kas attiecas uz reglamentējamu pakalpojumu sniedzēju darba organizāciju. Ierosināto *ERs* 5. punktā ir skaidroti būtiski šīs jomas drošības mērķi, ko varēs izmantot par sīki izstrādātu īstenošanas noteikumu pamatu.
56. *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējiem un *ATC* mācību organizācijām ir jāspēj sniegt drošus, nepārtrauktus un ilgtspējīgus pakalpojumus, kas atbilst loģiskam kopējā pieprasījuma līmenim. Šo organizāciju funkciju sarežģītība un izteikta vajadzība sadarboties un rūpīgi koordinēt rīcību prasa, lai iesaistītās organizācijas ieviestu un uzturētu ļoti efektīvas vadības sistēmas, kas aptver attiecīgās sistēmas un komponentus, vadības struktūru, telpas, personālu, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentāciju, attiecīgu datu pieejamību un uzskaiti, tādējādi veicinot patiesu drošības kultūru. *ATC* pakalpojumu sniedzējam bez definētas vadības struktūras un līdz ar to bez iespējas sistemātiski galveno vērību pievērst drošībai būtu ļoti neskaidrs ar pakalpojumu sniegšanu saistīto pienākumu sadalījums, bet tas savukārt neapšaubāmi būtu drošības apdraudējumus veicinošs faktors. Tādēļ 5.a.1 punkts paredz atbilstošu vadības struktūru izveidi. Tas saskan ar *ICAO* 11. pielikuma *SARPs* un ar sertifikācijas kārtību, kas izstrādāta saskaņā ar *SES* īstenošanas regulu, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, kā arī ar *ES* Direktīvu par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci, ciktāl tā attiecas uz gaisa satiksmes vadības dispečeru profesionālās sagatavošanas pakalpojumiem. *ER* projekts ir papildināts, iekļaujot tiešu norādi uz energoapgādes sistēmām, jo tām *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanas nodrošinājumā ir ļoti būtiska loma. Tas bija lūgts vairākos Aģentūras saņemtajos komentāros.
57. Ievērojot *ATM/ANS* pakalpojumu sarežģītību un apjomu, pakalpojumu sniedzēju organizācijām ir jādarbojas arī standartizēti, lai jebkuros apstākļos un ar visiem sniegtajiem pakalpojumiem nodrošinātu salīdzināmu drošības līmeni. Lai sasniegtu šo mērķi, organizācijām jādarbojas saskaņā ar vadības un darbības rokasgrāmatām, lai visi darbinieki vienmēr varētu strādāt vienādi saskaņoti un vieglāk sazināties ar citām pakalpojumu sniegšanā iesaistītajām organizācijām un dažādiem gaisa telpas izmantotājiem. Nekvalitatīva saziņa rada pārpratumus, kas var būt par iemeslu avārijai vai atgadījumam. Tādēļ 5.a.2 punktā ir noteikts, ka ir jāizstrādā atbilstošas darba organizācijas rokasgrāmatas, ievērojot gandrīz tos pašus noteikumus, ko paredz *ICAO* drošības vadības rokasgrāmata un *SES* kopējās prasības.
58. *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēju un *ATC* mācību organizāciju galvenais pienākums ir nodrošināt, lai sniegtie pakalpojumi atbilstu attiecīgajām šajā pielikumā izklāstītajām pamatprasībām. Piemēram, ja kāda iemesla dēļ gaisa satiksmes dalībniekiem sniegtā lidojumu informācija pamatprasībām vairs neatbilst, pakalpojumu sniedzēja uzdevums ir nodrošināt koriģējošas darbības vai vajadzīgos risku mazināšanas pasākumus. Tas jādara, lai novērstu ar gaisa kuģu ekspluatāciju saistītus apdraudējumus, kas rodas tādēļ, ka drošībai kritiski svarīgs pakalpojums vairs neatbilst attiecīgajiem definētajiem risku mazināšanas pasākumiem. Turklāt ir jāveic sistemātisks risku novērtējums un jānovērš jebkuras pārmaiņas drošībai kritiski svarīgu pakalpojumu sniegšanas ķēdes elementos, lai nodrošinātu nepārtrauktu atbilstību pamatprasībām un, pateicoties risku pārvaldības sistēmai, pilnīgi izmantotu aktīvu uzlabojumu priekšrocības. Šis risku

pārvaldības sistēmas īstenošanas pamatprincips ir izklāstīts 5.a.3 punktā. Līdzīgi noteikumi ir iekļauti SES īstenošanas noteikumos 2096/2005 un *EUROCONTROL* 3. *ESARR*.

59. Kā jau skaidrots punktos par reglamentējamām profesijām, ir skaidrs, ka lidojumu drošību būtiski iespaido to personu kompetence, kuras pilda ar *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanu saistītus, drošībai kritiski svarīgus uzdevumus. Šo principu var īstenot, uzdodot organizācijām pienākumu uzturēt drošībai kritiski svarīgu uzdevumu izpildē iesaistītu darbinieku profesionālo kvalifikāciju, īstenojot mācību un pārbaužu programmas. Cilvēku kompetences līmenis laika gaitā var pazemināties, un sākotnējās mācībās izmantotā zināšanu bāze var novecot salīdzinājumā ar darbības koncepciju pārmaiņām; tas var radīt ar pakalpojumu sniegšanu saistītus drošības riskus, kas var izpausties kā nepareizi norādījumi pilotiem vai kā nespēja pienācīgi kontrolēt blīvu satiksmi. Tādēļ 5.a.4 punktā ir noteikts, ka organizācijām ir jāgādā, lai drošībai kritiski svarīgu uzdevumu izpildē iesaistīti darbinieki spētu pienācīgi veikt savus pienākumus un uzturēt šādu kompetenci. Tieši tāda pati organizāciju atbildība ir paredzēta *ICAO SARPs*, *SES* kopējās *ANS* pakalpojumu prasībās un 5. *ESARR* 5.1.2 punktā.
60. *ATM/ANS* pakalpojumu droša izpilde sastāv no vairākām dažādu organizāciju un personu ķēdes funkcijām un mijiedarbības. Viens no šīs ķēdes posmiem ir *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējs, kura paša darbībām ir jābūt drošām, bet vienlaikus ir jānodrošina droša sadarbība un koordinācija ar citiem attiecīgiem pakalpojumu ķēdes dalībniekiem. Tas īpaši spilgti izpaužas, piemēram, lidlauka satiksmes *ATC* pakalpojumu gadījumā, kad *ATC* pakalpojumu sniedzēji nevar iztikt bez skaidras un nepārprotamas mijiedarbības ar organizācijām, kas kontrolē dažādu transportlīdzekļu izmantošanu lidlauka kustību zonā. Ja šādas mijiedarbības nebūtu, rastos potenciāls drošības risks - transportlīdzekļa un gaisa kuģa sadursmes iespēja. Ievērojot koordinācijas svarīgo lomu drošu pakalpojumu sniegšanā, koordinācijas nodrošināšana bija jāparedz pamatprasības līmenī, un tas ir izdarīts 5.a.5 punktā. Tas ir bijis arī viens no *ICAO* galvenajiem principiem, nosakot prasības dažādajiem aviācijas tirgus dalībniekiem. Koordināciju un oficiālas saskarnes starp dažādiem tirgus dalībniekiem aptver arī *SES* īstenošanas noteikumi 2096/2005 un 3. *ESARR* 5.2.6 punkts. *ER* projekta teksts ir nedaudz rediģēts.
61. Lai *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšana būtu droša, būtiska nozīme ir avārijas situāciju un pakalpojumu pārtraukumu novēršanas aktīvai plānošanai un īstenošanai, izstrādājot oficiālus ārkārtas rīcības plānus. Lidojumu rajonu *ATC* centru rīcībā ir jābūt oficiālām, rakstiskām procedūrām, kā saskaņot rīcību ar to kontrolē esošiem gaisa kuģiem, blakusesošu lidojumu rajonu *ATC* centriem, kā arī *FIR* pieejas un vadības torņu struktūrvienībām situācijās, kad pēkšņi vairs nav iespējama lidojumu datu apstrāde. Tādēļ ir svarīgi mazināt saistītos riskus, iepriekš izstrādājot avārijas pasākumu plānu. Ārkārtas rīcības plānu īstenošana un izstrāde ir paredzēta 5.a.6 punktā, atspoguļojot *ICAO* 11. pielikuma 2. nodaļas un D pielikuma noteikumus, ciktāl tie attiecas uz gaisa satiksmes pakalpojumiem. Prasība attiecīgajām organizācijām izstrādāt ārkārtas rīcības plānus ir paredzēta arī Komisijas Regulā (EK) Nr. 2096/2005. *ER* projekta teksts ir rediģēts.
62. Viens no aviācijas drošības vadības stūrakmeņiem ir atgadījumu ziņošanas un analīzes sistēma. To neviens neapstrīd, un Kopienas tiesību akti jau paredz šādu sistēmu izveidi citās aviācijas drošības jomās, bet *ATM* jomā to paredz *SES* kopējās prasības. Tieši tādu pašu nostāju pauž *ICAO* savā drošības vadības rokasgrāmatā. Šis plašais un saskanīgais pamats ir jānostiprina, papildinot ar jauniem īstenošanas līdzekļiem, kas attiecas uz *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanu un *ATC* mācībām. Tāds ir 5.a.7 punkta konteksts. *SES* kontekstā šādi ar *ATS* pakalpojumu sniegšanu saistīti mērķi ir aptverti Regulā (EK) Nr. 2096/2005 un 3. *ESARR* 5.3.2 punktā.

63. Runājot par *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanas tehniskajām sistēmām un komponentiem, drošību reglamentējošajiem līdzekļiem vajadzētu paredzēt gaisa satiksmes drošai darbībai vitāli svarīgu veikspējas prasību minimumu, nevis reglamentēt to tehnisko īstenošanu. Līdz ar to pakalpojumu sniedzēju pienākums būtu nodrošināt šo veikspējas kritēriju nepārtrauktu ievērošanu, bet gadījumos, kad tas nenotiek, īstent atbilstošus risku mazināšanas pasākumus. Tas ir 5.a.8 punkta mērķis. Tādus pašus noteikumus paredz 3. *ESARR* 5.3.2 punkts. *ER* projekts ir grozīts skaidrības labad un lai papildus precizētu, ka tā attiecas tikai uz veikspējas prasībām, kas iespaido drošību.

ATC pakalpojumu sniegšana

64. Viens no galvenajiem *ATC* pakalpojumu drošības mērķiem ir novērst sadursmes starp gaisa kuģiem un starp gaisa kuģiem un jebkuriem šķēršļiem uz zemes. Šie pakalpojumi ir tik svarīgi, ka par tiem atbildīgajām organizācijām ir jāuzliek par pienākumu piemērot īpašus risku mazināšanas līdzekļus. Pamatprasību 5.b iedaļā iekļautās prasības ir izstrādātas, lai paredzētu īpašus nosacījumus, kas šīm organizācijām jāievēro, un lai nodrošinātu, ka tās pilda noteiktās prasības. Līdzvērtīgi noteikumi ir iekļauti 3. *ESARR*. Aģentūra nav atkāpusies no nostājas, ka šīs *ERs* jāattiecinā tikai uz *ATC* pakalpojumu sniegšanu, lai gan dažos saņemtajos apsvērumos bija ierosināts paplašināt to piemērošanu, aptverot arī *ATS* pakalpojumu sniegšanu. *ER* projekta teksts tomēr ir nedaudz rediģēts.
65. Runājot par gaisa satiksmes drošību kontrolētu lidojumu gadījumā, neviens neapstrīd gaisa satiksmes vadības dispečeru lielo lomu, jo īpaši gaisa telpas daļās ar lielu satiksmes intensitāti. Kā rāda pieredze un apliecina dažādi drošības atgadījumi, *ATC* darbinieki spēj pildīt savus pienākumus tikai tad, ja nav noguruši. Noguruma dēļ var samazināties darbaspējas, un neviens nevar būt drošs, ka sarežģītā situācijā darbinieks spēs nogurumu pārvarēt. Tādēļ ir svarīgi īstent noguruma novēršanas pasākumus un atbilstoši ierobežot dežūru periodus un dežūru ilgumu, kā arī nodrošināt pietiekamu atpūtu pirms nākamās dežūras. Tas būtu jāpanāk, ieviešot atbilstošu dežūru sistēmu. Tas ir 5.b.1 punkta mērķis, kas atbilst šim tematam veltīto *ICAO* pielikumu *SARPs*.
66. Turklāt neviens neapšaubā, ka cilvēku spējas pienācīgi pildīt uzticētos pienākumus var ietekmēt citi cilvēkfaktori, piemēram, stress. Tādās darba vidēs kā *ATC*, kas prasa augsta līmeņa spriešanas spējas un sapratni, stress ir uzskatāms par drošības apdraudējumu. Tādēļ 5.b.2 nosaka, ka *ATC* pakalpojumu sniedzējiem ir jāizstrādā un jāīstent šādu risku mazināšanai vajadzīgās programmas.
67. Turpinot divu iepriekšējo punktu tēmu, šajā jomā ir plaši atzīts, ka darbinieku kognitīvās spējas var vājināt arī citi faktori, piemēram, psihoaktīvu vielu ietekme. Pamatprasību 5.b.3 nolūks ir nodrošināt, lai *ATC* pakalpojumu sniedzējiem būtu atbilstošas procedūras, kas vajadzības gadījumā ļautu mazināt šādus riskus.
68. Šā pielikuma pirmajā iedaļā ir noteikts, ka nolūkā novērst drošības riskus, ko rada nepietiekamas pakalpojumu sniegšanas iespējas, ir jānodrošina līdzekļi, lai panāktu, ka gaisa satiksmes apjoms nepārsniedz maksimālo gaisa telpas aprēķina jaudu. Šajā pašā nolūkā ir jānosaka, ka *ATC* pakalpojumu sniedzējiem, plānojot darbības, ir jāņem vērā visi tehniskie un darbības ierobežojumi, kā arī cilvēkfaktori. Šādu ierobežojumu gadījumā, protams, jānosaka maksimālie apjomi un jāplāno un jāpiemēro atbilstoši līdzekļi, lai drošības apsvērumu dēļ ierobežotu gaisa satiksmes apjomu attiecīgajā gaisa telpas daļā. Šie principi ir noteikti pamatprasību 5.b.4 punktā. Ievērojot saņemtos apsvērumus, un, lai skaidrotu, ka šī ir organizatoriska *ER*, tās pēdējā daļa, kurā bija tiešas norādes uz maksimāli pieļaujamo gaisa satiksmes apjomu un tā kontroles līdzekļiem, ir svītrotā.

Saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu sniegšana

69. ATC pakalpojumu nodrošinājums ir ļoti atkarīgs no saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem, kas nodrošina atbilstošus līdzekļus informācijas apmaiņai ATS pakalpojumu sniedzēju un gaisa satiksmes dalībnieku starpā, sniedz precīzus pozicionēšanas datus gaisa kuģiem un sniedz ATC struktūrvienībām precīzus datus par gaisa satiksmes dalībnieku atrašanās vietu. Piemēram, ja ATC struktūrvienība zaudētu saziņas iespējas, vispār netiktu sniegti būtiski, ar gaisa satiksmes drošību saistīti pakalpojumi. Tādēļ ir jānosaka organizatoriska prasība, liekot saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem laicīgi informēt visas attiecīgās puses par šo pakalpojumu operatīvo statusu. Tas ir noteikts 5.c.1 punktā, kas pilnīgi saskan ar ICAO 10. un 11. pielikuma SARP.

Mācību organizācijas

70. ATC darbinieku profesionālā sagatavošana ir atzīta par svarīgu faktoru, kas sekmē ATC pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un līdz ar to iespaido drošību. Augsts un vienāds ATC pakalpojumu nodrošinājuma līmenis ir būtisks ne tikai atsevišķu pakalpojumu sniedzēju gadījumā - tas ir īpaši būtisks, runājot par dažādu pakalpojumu sniedzēju saskarni. Šāda nostāja ir ievērota arī ES Direktīvā par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci. Tādēļ 5.d.1 punktā ir noteikts, ka ATC mācību organizāciju rīcībā ir jābūt atbilstošiem līdzekļiem un vadības struktūram, lai nodrošinātu augstu ATC mācību līmeni.

II. Gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu pamatprasības1. Gaisa telpas izmantošana

- 1.a. Visu gaisa kuģu ekspluatācija visos lidojuma posmos un lidlauka kustību zonā notiek saskaņā ar kopīgiem vispārējiem darbības noteikumiem un procedūrām, kas konkrētās gaisa telpas izmantotājiem jāievēro saskaņā ar piemērojamo darbības koncepciju.
- 1.b. Visiem gaisa kuģiem jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas paredzētas saskaņā ar piemērojamo darbības koncepciju, un to ekspluatācijai jābūt atbilstošai. Ierīces, ko izmanto ATM/ANS sistēmās, atbilst arī 3. punkta prasībām.

2. Pakalpojumi

- 2.a. Gaisa telpas izmantotājiem sniedzamā ar aeronavigāciju saistītā aeronautikas informācija un dati
 - 2.a.1. Datiem, ko izmanto kā aeronautikas informācijas avotu, jābūt pietiekami kvalitatīviem, pilnīgiem un aktuāliem, un tie jāsniedz laicīgi.
 - 2.a.2. Aeronautikas informācijai jābūt precīzai, pilnīgai, aktuālai, nepārprotamai un pieejamai lietotājiem piemērotā formātā.
 - 2.a.3. Aeronautikas informācija jādara zināma gaisa telpas izmantotājiem laicīgi, pietiekami viengabalaini un izmantojot pietiekami drošus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus saziņas līdzekļus.
- 2.b. Meteoroloģiskā informācija
 - 2.b.1. Datiem, ko izmanto kā aeronautikas meteoroloģiskās informācijas avotu, jābūt pietiekami kvalitatīviem, pilnīgiem un aktuāliem.
 - 2.b.2. Aeronautikas meteoroloģiskajai informācijai jābūt pietiekami precīzai, pilnīgai, aktuālai un nepārprotamai, lai tā atbilstu gaisa telpas izmantotāju vajadzībām.
 - 2.b.3. Aeronautikas meteoroloģiskā informācija jādara zināma gaisa telpas izmantotājiem laicīgi, pietiekami viengabalaini un izmantojot pietiekami drošus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus saziņas līdzekļus.
- 2.c. Gaisa satiksmes pakalpojumi
 - 2.c.1. Datiem, ko izmanto kā gaisa satiksmes pakalpojumu avotu, jābūt pareiziem, pilnīgiem un aktuāliem.
 - 2.c.2. Gaisa satiksmes pakalpojumiem jābūt pietiekami precīziem, pilnīgiem, aktuāliem un nepārprotamiem, lai tie atbilstu pakalpojumu izmantotāju vajadzībām.
 - 2.c.3. Ja informāciju vai ieteikumus pakalpojumu izmantotājiem sniedz, izmantojot automatizētus instrumentus, tiem jāatbilst pareizas

projektēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem.

- 2.c.4. Gaisa satiksmes vadības dienestu pakalpojumiem un ar tiem saistītajiem procesiem jānodrošina pietiekama gaisa kuģu distancēšana citam no cita, no šķēršļiem un no citiem apdraudējumiem gaisā; turklāt jānodrošina nekavējoša un laicīga koordinācija ar visiem attiecīgajiem pakalpojumu izmantotājiem un blakusesošajiem gaisa telpas rajoniem.
- 2.c.5. Saziņai starp gaisa satiksmes vadības dienestiem un gaisa kuģiem un starp attiecīgajām gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām jābūt laicīgai, skaidrai, pareizai, nepārprotamai, aizsargātai no ielaušanās, visām iesaistītajām pusēm saprotamai un vispāratzītai.
- 2.c.6. Jānodrošina līdzekļi, kas ļauj atklāt iespējamās avārijas situācijas un vajadzības gadījumā sākt efektīvus meklēšanas un glābšanas darbus. Prasību minimums saistībā ar šādiem līdzekļiem ir atbilstoši trauksmes izziņošanas mehānismi, koordinācijas pasākumi un procedūras, līdzekļi un personāls, lai nodrošinātu efektīvu attiecīgā rajona pārklājumu.

2.d. Saziņas pakalpojumi

- 2.d.1. Saziņas pakalpojumu sniedzējiem jāpanāk un jāuztur pietiekami veikspējas parametri, tādi kā pakalpojumu pieejamība, viengabalainība, nepārtrauktība un laicīgums. Pakalpojumiem jābūt drošiem, aizsargātiem pret datu sabojāšanu un nekavējošiem.

2.e. Navigācijas pakalpojumi

- 2.e.1. Navigācijas pakalpojumu sniedzējiem jāpanāk un jāuztur pietiekams veikspējas līmenis, nodrošinot vadīšanas, pozicionēšanas un atbilstošos gadījumos laika koordinācijas informāciju. Jāievēro tādi veikspējas kritēriji kā pakalpojumu precizitāte, viengabalainība, pieejamība un nepārtrauktība.

2.f. Uzraudzības pakalpojumi

- 2.f.1. Uzraudzības pakalpojumu sniedzējiem jānosaka gaisa kuģu atrašanās vieta gaisā, kā arī citu gaisa kuģu un zemes transportlīdzekļu atrašanās vieta lidostā, ievērojot tādus pietiekamas veikspējas kritērijus kā pakalpojumu precizitāte, viengabalainība, pieejamība, nepārtrauktība un atrašanās vietas noteikšanas iespējamība.

2.g. Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība

- 2.g.1. Gaisa satiksmes plūsmas Eiropas mēroga taktiskās pārvaldības pakalpojumu sniedzēji izmanto un sniedz pietiekami precīzu un aktuālu informāciju par plānotās gaisa satiksmes apjomu un īpatnībām, kas ietekmē pakalpojumu sniegšanu, un veic ar satiksmes plūsmu maršrutu maiņu vai aizkavēšanu saistīto koordināciju un sarunas, lai novērstu pārslodžu rašanos gaisā vai lidlaukos.

2.h. Gaisa telpas pārvaldība

- 2.h.1. Konkrētu gaisa telpas daļu piešķiršanu noteiktiem izmantošanas veidiem uzrauga, koordinē un izziņo laicīgi, lai nekādos apstākļos nepieļautu gaisa kuģu distancēšanas zudumu.

3. Sistēmas un komponenti

3.a. Vispārīgi noteikumi

3.a.1. Sistēmām un komponentiem, kas nodrošina ar *ATM/ANS* saistītu informācijas apmaiņu ar gaisa kuģiem un uz zemes, jāatbilst pareizas projektēšanas, ražošanas, tehniskās apkopes un ekspluatācijas principiem, lai nodrošinātu piemērotību paredzētajiem mērķiem.

3.b. Sistēmu un komponentu viengabalainība, veiktspēja un uzticamība

3.b.1. Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko kopā, atsevišķi vai savstarpējā saistībā un vai tie atrodas gaisa kuģī, uz zemes vai kosmosā, ir jāpierāda sistēmu un komponentu viengabalainība un ar drošību saistītā veiktspēja, apliecinot piemērotību paredzētajiem mērķiem. Sistēmām un komponentiem visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos un visā ekspluatācijas laikā jāatbilst gaidāmajam veiktspējas līmenim, ko nosaka darbības koncepcijas.

3.c. Sistēmu un komponentu konstrukcija

3.c.1. Sistēmām un komponentiem nedrīkst būt konstrukcijas iezīmes vai elementi, kas praksē ir izrādījušies bīstami.

3.c.2. Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko kopā, atsevišķi vai savstarpējā saistībā, tie jāprojektē tā, lai starp jebkuras atteices iespējamību un tās sekas smagumu attiecībā uz pakalpojumiem būtu apgriezti proporcionāla attiecība.

3.c.3. Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko atsevišķi vai savstarpējā kombinācijā, tos projektējot, jāņem vērā ar cilvēku iespējām un veiktspēju saistīti ierobežojumi.

3.c.4. Sistēmas un komponenti jāprojektē tā, lai tie būtu aizsargāti pret netīšu kaitīgu mijiedarbību ar ārējiem elementiem.

3.c.5. Personālam skaidri, konsekventi un nepārprotami jādara zināma ar sistēmu un komponentu ražošanu, uzstādīšanu, ekspluatāciju un tehnisko apkopi saistītā vajadzīgā informācija, kā arī informācija par nedrošiem apstākļiem.

3.d. Nemainīgs pakalpojumu līmenis

3.d.1. Jānodrošina līdzekļi, lai nolūkā uzturēt pakalpojumu līmeni pēc vajadzības varētu veikt ar viengabalainību un drošību saistītās sistēmu un komponentu veiktspējas uzraudzību un konfigurācijas maiņu.

3.e. Sistēmu un komponentu modifikācija

3.e.1. Sistēmu un komponentu modifikāciju gadījumā sistēmām un komponentiem joprojām jāatbilst šīs iedaļas pamatprasībām. Ja modifikācijas veic ekspluatācijas laikā, jāizstrādā pārmaiņu process, lai nodrošinātu prasību minimumam atbilstoša pakalpojumu līmeņa saglabāšanu.

4. Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācija

4.a. Vispārīgi noteikumi

- 4.a.1. Personām, kas mācās par gaisa satiksmes vadības dispečeriem, jābūt pietiekami izglītotām un sasniegušām pietiekamu fizisku un garīgu briedumu, lai apgūtu, atcerētos un pierādītu vajadzīgās teorētiskās zināšanas un iemaņas.

4.b. Teorētiskas zināšanas

- 4.b.1. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem jāapgūst un jāuztur zināšanas līmenī, kas ir pietiekams, lai izpildītu savas funkcijas, un samērīgs ar riskiem, kuri ir saistīti ar tāda veida pakalpojumiem.
- 4.b.2. Teorētisku zināšanu apguve un atcerēšanās jāpierāda mācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos vai atbilstošos eksāmenos.
- 4.b.3. Jāuztur atbilstošs teorētisku zināšanu līmenis. Atbilstība jāpierāda regulāros novērtējumos vai eksāmenos. Eksāmenu biežumam jābūt samērīgam ar riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem.

4.c. Iemaņas

- 4.c.1. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem jāiegūst un jāuztur iemaņas, kas nepieciešamas, lai viņi spētu veikt savas funkcijas. Šīm iemaņām jābūt samērīgām ar riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem, un jāaptver vismaz šādas jomas, ja tās atbilst veicamajām funkcijām:
- i. darbības procedūras;
 - ii. ar uzdevumiem saistīti aspekti;
 - iii. ārkārtas un avārijas situācijas;
 - iv. cilvēkfaktori;
 - v. apdraudējumu un kļūdu pārvaldība.
- 4.c.2. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem jāpierāda spējas izpildīt saistītās procedūras un uzdevumus kompetences līmenī, kas atbilst veicamajām funkcijām.
- 4.c.3. Jāuztur pietiekams iemaņu līmenis. Atbilstība jāpierāda regulāros novērtējumos vai eksāmenos. Novērtējumu biežumam jābūt samērīgām ar sarežģītību un riskiem, kas saistīti ar tāda veida pakalpojumiem un veicamajiem uzdevumiem.

4.d. Valodu prasme

- 4.d.1. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir jāapliecina prasme runāt angļu valodā un saprast to tādā līmenī, lai spētu bez problēmām netieši (pa tālruni/radiotelefonu) un tieši sazināties par konkrētiem un ar darbu saistītiem tematiem ar lidojuma apkalpi un citiem saistītiem darbiniekiem, tostarp avārijas situācijās.

4.d.2. Ja to prasa ATC pakalpojumu nodrošināšana zināmā gaisa telpas daļā, personām, kas sniedz ATC pakalpojumus, ir jāspēj runāt vietējā valodā un saprast to/tās iepriekš aprakstītajā līmenī.

4.e. Trenažieru iekārtas

4.e.1. Ja praktiskās mācībās, kas aptver situāciju izpratni un cilvēkfaktorus, vai iemaņu vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto trenažieru iekārtas, to veikspējas līmenim jābūt tādām, kas ļauj adekvāti replicēt apgūstamajām iemaņām atbilstošu darba vidi un darbības situācijas.

4.f. Mācību kursi

4.f.1. Mācības jāīsteno mācībuursos, kas var aptvert teorētiskas un praktiskas nodarbības, tostarp mācības trenažieros, ja tās ir paredzētas.

4.f.2. Jāsagatavo un jāapstiprina katra kursu veida mācību plāns.

4.g. Instruktori

4.g.1. Teorētiskas nodarbības jāveda atbilstoši kvalificētiem instruktoriem. Viņiem:

- i. jābūt atbilstošām zināšanām jomās, kurās notiek nodarbības, un
- ii. jābūt pierādītai spējai izmantot atbilstošas mācību metodes.

4.g.2. Praktiskas nodarbības jāveda atbilstoši kvalificētiem instruktoriem, kam ir šāda kvalifikācija:

- i. instruktora teorētiskās zināšanas un pieredze atbilst apgūstamajām iemaņām;
- ii. instruktors ir pierādījis spēju izmantot atbilstošas mācību metodes;
- iii. instruktoram ir prakse mācību metodēs, ko izmanto apgūstamo procedūru apgūvē;
- iv. instruktors ir pierādījis instruktora prasmi apgūstamajās mācību jomās;
- v. instruktors regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai uzturētu kompetenci.

4.g.3. Iemaņu instruktoriem turklāt ir jāapliecina, ka tiem bija vai ir pilnvara strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem.

4.h. Vērtētāji

4.h.1. Personām, kas atbild par gaisa satiksmes vadības dispečeru iemaņu novērtējumu:

- i. jābūt pierādītai spējai novērtēt gaisa satiksmes vadības dispečeru sniegumu un veikt testus un pārbaudes;
- ii. jābūt pierādītai spējai veikt novērtējumu jomās, kas jāvērtē;

iii. regulāri jāpaaugstina kvalifikācija, lai uzturētu spēkā vērtēšanas standartus.

4.h.2. Iemaņu vērtētājiem turklāt ir jābūt vai ir jābūt bijuši pilnvaroti strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem.

4.i. Gaisa satiksmes vadības dispečeru medicīniskā piemērotība

4.i.1. Medicīniskās piemērotības kritēriji

4.i.1.i. Visiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem periodiski jāpierāda, ka no medicīniskās piemērotības viedokļa viņi spēj pietiekami labi veikt savas funkcijas. Lai pierādītu atbilstību, jāveic atbilstošs novērtējums, ņemot vērā iespējamu ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.

4.i.1.ii. Apliecinot medicīnisko piemērotību, kas ietver kā fizisko, tā garīgo piemērotību, darbiniekam, kas sniedz ATC pakalpojumus, jāpierāda, ka viņš/viņa necieš no slimībām vai darbnespējas, kas varētu padarīt šo darbinieku nespējīgu:

i. pienācīgi izpildīt uzdevumus, kas jāveic, lai sniegtu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, vai

ii. jebkurā laikā pildīt uzticētos pienākumus, vai

iii. pareizi uztvert savā apkārtnē notiekošo.

4.i.2. Ja izrādās, ka medicīniskā piemērotība nav pilnīga, var īstenot riska mazināšanas pasākumus, kas garantē līdzvērtīgu drošību.

5. Pakalpojumu sniedzēji un mācību organizācijas

5.a. Pakalpojumus nedrīkst sniegt, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:

5.a.1. Pakalpojumu sniedzēju rīcībā tieši vai netieši uz līgumu pamata jābūt līdzekļiem, lai nodrošinātu pakalpojumu līmeni un apjomu. Pie šādiem līdzekļiem, tomēr neaprobežojoties ar tiem, pieder sistēmas, telpas, ieskaitot ergoapgādi, vadības struktūra, personāls, iekārtas un to tehniskā apkope, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē.

5.a.2. Pakalpojumu sniedzējiem jāizstrādā un jāuztur vadības un darbības rokasgrāmatas, kas attiecas uz attiecīgo pakalpojumu sniegšanu, un jādarbojas saskaņā ar šīm rokasgrāmatām. Rokasgrāmatās jābūt visām darbībām, vadības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgajām instrukcijām, informācijai un procedūrām.

5.a.3. Pakalpojumu sniedzējiem jāīsteno un jāuztur risku pārvaldības sistēma, lai nodrošinātu atbilstību šajā pielikumā iekļautajām pamatprasībām, un jātiecas nepārtraukti un aktīvi pilnveidot šo sistēmu.

5.a.4. Pakalpojumu sniedzējiem jāgādā, lai to personāls būtu atbilstoši kvalificēts un profesionāli sagatavots, un jāīsteno un jāuztur personāla mācību un pārbaužu programmas.

- 5.a.5. Pakalpojumu sniedzējiem jāizveido oficiālas saskarnes ar visām pārējām pakalpojumu sniegšanā iesaistītajām pusēm, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām.
 - 5.a.6. Pakalpojumu sniedzējiem jāizstrādā un jāīsteno ārkārtas rīcības plāni, kas aptver ārkārtas un avārijas situācijas, kuras var rasties saistībā ar sniedzamajiem pakalpojumiem.
 - 5.a.7. Pakalpojumu sniedzējiem jāizstrādā un jāuztur avāriju novēršanas un drošības programma, ieskaitot atgadījumu ziņošanas un analīzes programmu, kas jāizmanto vadības sistēmā drošības pastāvīgai uzlabošanai.
 - 5.a.8. Pakalpojumu sniedzējiem jāparedz kārtība, lai pārliecinātos, ka sistēmas un komponenti, ko tie ekspluatē, jebkurā laikā atbilst ar drošību saistītajām veikspējas prasībām.
- 5.b. ATC pakalpojumus nedrīkst sniegt, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:
- 5.b.1. ATC pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla noguruma novēršanai jāievieš dežūru sistēma. Dežūru sistēmā jāņem vērā dežūru periodi, dežūru ilgums un pielāgoti atpūtas periodi. Dežūru sistēmā paredzētajos ierobežojumos jāņem vērā attiecīgie faktori, kas rada nogurumu, jo īpaši negulēšana, diennakts ciklu traucējumi, nakts dežūras, kumulatīvais dežūru ilgums konkrētos laikposmos, kā arī pienākumu sadalījums starp darbiniekiem.
 - 5.b.2. ATC pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla stresa novēršanai jāizmanto izglītojošas un profilakses programmas.
 - 5.b.3. ATC pakalpojumu sniedzējiem jābūt procedūrām, lai pārliecinātos, ka nevājinās ATC pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla kognitīvās spējas un nemazinās medicīniskā piemērotība darbam.
 - 5.b.4. Plānojot un īstenojot darbības, ATC pakalpojumu sniedzējiem jāņem vērā darbības un tehniski ierobežojumi un ar cilvēkfaktoriem saistīti principi.
- 5.c. Saziņas, navigācijas un/vai uzraudzības pakalpojumus nedrīkst sniegt, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:
- 5.c.1. Pakalpojumu sniedzējiem laicīgi jāinformē attiecīgie gaisa telpas izmantotāji un ATS struktūrvienības par ATS kontekstā sniegto pakalpojumu operatīvo statusu (un tā pārmaiņām).
- 5.d. Mācību organizācijas
- 5.d.1. Mācību organizācijām, kas nodrošina ATC pakalpojumu sniedzēju personāla profesionālo sagatavošanu, jāatbilst šādām prasībām:
 - i. To rīcībā jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai pildītu ar to darbību saistītos pienākumus. Pie šādiem līdzekļiem, tomēr neaprobežojoties ar tiem, pieder telpas, personāls, iekārtas, metodika, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē.

- ii. Tām jāizveido un jāuztur vadības sistēma, kas saistīta ar drošību un mācību standartiem, un jātiecas nepārtraukti pilnveidot šo sistēmu.
- iii. Tām pēc vajadzības jāvienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu šo pamatprasību nepārtrauktu ievērošanu.